



**WORKING
PAPERS**

297

Informe sobre el PNR.

**La utilización de datos personales contenidos en el registro
de nombres de pasajeros: ¿fines represivos o preventivos?**

**JOAN LLUÍS PÉREZ FRANCESCH
TOMÁS GIL MÁRQUEZ
ALEJANDRO GACITÚA ESPÓSITO**



Institut de Ciències Polítiques i Socials
Adscrit a la Universitat Autònoma de Barcelona

Informe sobre el PNR.

La utilización de datos personales contenidos en el registro de nombres de pasajeros: ¿fines represivos o preventivos?

JOAN LLUÍS PÉREZ FRANCESCH

TOMÁS GIL MÁRQUEZ

ALEJANDRO GACITÚA ESPÓSITO

Universitat Autònoma de Barcelona

WP núm. 297

Institut de Ciències Polítiques i Socials

Barcelona, 2011

El Institut de Ciències Polítiques i Socials (ICPS) es un consorcio creado en 1988 por la Diputación de Barcelona y la Universitat Autònoma de Barcelona, institución esta última a la que está adscrito a efectos académicos.

“Working Papers” es una de las colecciones que edita el ICPS, previo informe del correspondiente Comité de Lectura, especializada en la publicación -en la lengua original del autor- de trabajos en elaboración de investigadores sociales, con el objetivo de facilitar su discusión científica.

Su inclusión en esta colección no limita su posterior publicación por el autor, que mantiene la integridad de sus derechos.

Este trabajo no puede ser reproducido sin el permiso del autor.



Edición: Institut de Ciències Polítiques i Socials (ICPS)
Mallorca, 244, pral. 08008 Barcelona (España)
<http://www.icps.cat>

© Joan Lluís Pérez Francesch, Tomás Gil Márquez, Alejandro Gaicitúa Espósito

Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto DER2010-17949, del Ministerio de Ciencia e Innovación

ISSN: 1133-8962

Introducción

El presente trabajo ha sido elaborado en el seno del Grupo de investigación sobre Libertad, Seguridad y Transformaciones del Estado, del Departamento de Ciencia Política y de Derecho Público de la *Universitat Autònoma de Barcelona*.

Tiene por objeto realizar un informe sinóptico sobre los Acuerdos suscritos por la Unión Europea para transferir a terceros países datos de carácter personal contenidos en el Registro de Nombre de Pasajeros (PNR) que gestionan las compañías aéreas, con fines de prevención y represión de actos terroristas. Para ello, se revisan algunos conceptos básicos sobre la materia, luego, se estudian los acuerdos suscritos por la Unión Europea (UE) con terceros países sobre el mismo y, por último, se examina el proyecto de decisión marco que pretende la creación de un sistema europeo para el tratamiento de dichos datos, con la finalidad de combatir el terrorismo y la delincuencia organizada de carácter transnacional.

Los registros de nombres de pasajeros (PNR)

El Registro de Nombres de Pasajeros, conocido por su sigla inglesa PNR (*Passenger Name Records*), contiene toda la información necesaria de cada viajero para la tramitación, reserva y el control por parte de las compañías aéreas. Con ella se elabora una base de datos con información personal, tales como el nombre, apellido, número de pasaporte o documento nacional de identidad, número de teléfono, dirección; información de carácter financiero, como la forma de pago y el número de tarjeta con la que se realizó la reserva; los datos propios del viaje: fechas, itinerario, datos del billete, número de asiento, equipaje. Adicionalmente, puede contener información calificada como “suplementaria”, que incluye datos sobre billetes sólo de ida, situación de *stand by* y situación de “no presentados”; y otros servicios (*Other Service Information*), sobre servicios especiales solicitados (*Special Services Information*). Por último, la información recopilada debe contener todo el historial de cambios de los datos de PNR y los datos recogidos en el sistema de información anticipada sobre los pasajeros (sistema API).¹

Las compañías aéreas, junto con la obligación de entregar los datos PNR de cada pasajero, deben también poner a disposición de las autoridades competentes en materia migratoria de cada Estado europeo los datos del sistema API (*Advance Passenger Information*) que, al igual que el PNR, colecta los datos personales del pasajero por adelantado. Este sistema contiene, entre otros, información sobre “datos biográficos” del pasajero, como son el

¹ Cfr. El Título III, de la Carta de los EE UU a la UE, anexa al Acuerdo entre la Unión Europea y los Estados Unidos de América sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por las compañías aéreas al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos (Acuerdo PNR 2007). Publicada en el *Diario Oficial de la UE*, n. L 204, de 4.08.2007, p. 21.

número y el tipo de documento de viaje utilizado, el nombre y apellidos, el lugar de residencia, el lugar y fecha de nacimiento y la nacionalidad de la persona. También contiene información sobre el paso fronterizo de entrada en el territorio de los Estados miembros de la Unión Europea, el código de transporte, la hora de salida y de llegada del transporte, el número total de personas transportadas en ese medio y el lugar inicial de embarque. La regulación principal de esta materia se encuentra en la Directiva 2004/82/CE². Se diferencia de los datos contenidos en el PNR por su finalidad. Los datos del PNR se utilizan principalmente como un instrumento para la prevención y represión de ilícitos terroristas y formas graves de delitos transnacionales, en cambio, los datos API se utilizan esencialmente para el control de identidad en los pasos fronterizos europeos y en el combate a la inmigración ilegal mediante la comunicación anticipada de los datos de las personas transportadas por parte de los transportistas a las autoridades competentes en cada Estado europeo. Otra diferencia entre ambos tipos de datos es la “disponibilidad”, ya que de los datos del PNR se obtiene una mayor anticipación que de los datos API. Por último, la gran diferencia entre ambos tipos de datos es la “fiabilidad” de la información contenida en ellos, puesto que mientras los datos PNR son recogidos por las compañías aéreas en base a lo que informan los eventuales pasajeros, sin que exista certeza sobre su autenticidad, los datos API son recolectados desde documentos oficiales (Pasaportes, DNI, etc.) que dan una mayor seguridad sobre su autenticidad.

Algunos acuerdos suscritos por la Unión Europea con terceros Estados y la propuesta de decisión marco que pretende la instauración de un PNR europeo, contemplan los datos API como uno de los elementos a transferir dentro del PNR. Lo anterior se ha justificado señalando que “los datos API también pueden ayudar a identificar a terroristas y delincuentes conocidos al contrastar si sus nombres aparecen en un sistema de alerta como el SIS”.³

En principio, la justificación para autorizar el tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en el PNR y el API es la *prevención y represión del terrorismo*. No obstante, como veremos en detalle, algunos de los acuerdos suscritos por la Unión han ido añadiendo otros fines, como los “delitos conexos” al terrorismo, “otros delitos graves”, incluida la delincuencia organizada de naturaleza transnacional, y las medidas contra la fuga en caso de orden de arresto o detención por los delitos antes señalados⁴. Esta extensión de los fines que habilitan el tratamiento de los datos personales contenidos en el PNR ha sido duramente criticada, tanto por el Supervisor Europeo de Protección de Datos (en adelante, SEPD) como

² Véase la Directiva 2004/82/CE de 29 de abril de 2004, sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas. Publicada en el D.O. de la UE, n. L 261/24 de 6.8.2004.

³ Cfr. Propuesta de Decisión marco del Consejo sobre utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (Passenger Name Record, PNR) con fines represivos, COM (2007) 654 final, de fecha 6.11.2007, p. 3.

⁴ Cfr. El punto n. 1 de la Carta de los EE UU a la UE, anexa al Acuerdo entre la Unión Europea y los Estados Unidos de América (Acuerdo PNR 2007), *supra* nota n. 1

por el Grupo de Trabajo del artículo 29 de la Directiva 95/46/CE⁵ (en adelante, indistintamente GT29).

A esta extensión de los fines que habilitan el uso de los datos del PNR se ha añadido el problema de su uso con fines “preventivos”. Se pretende la utilización de este tipo de datos para contrastar determinados indicadores de riesgo, con el fin de identificar a los sospechosos. Es decir, utilizarlos para el análisis y la creación de modelos de comportamiento general, y particularmente, para el estudio de los comportamientos de viajes aéreos de “todos” los pasajeros. Ello da cabida a la realización de “perfiles” de sospechosos, lo que se encuentra prohibido por las leyes de protección de datos europeas. Casi todos los datos contenidos en el PNR pueden calificarse jurídicamente como “datos de carácter personal”, ya que permiten identificar a las personas titulares de dichos datos, por tanto, son plenamente aplicables a su respecto las disposiciones que regulan esta materia en Europa y sus Estados miembros.

Los acuerdos internacionales suscritos por la UE sobre transferencias de datos PNR

El contexto bajo el cual se discuten los primeros acuerdos fue posterior a los ataques del 11 de septiembre de 2001 a Estados Unidos de Norteamérica, que adoptó una serie de medidas, tanto de carácter represivo como preventivo, destinadas a combatir la amenaza terrorista⁶. Una de estas medidas fue el control y análisis de los flujos de datos personales relativos a los pasajeros aéreos. En noviembre de 2001, EEUU aprobó una ley que obliga a cualquier compañía aérea que opere vuelos de pasajeros con destino u origen en los Estados Unidos, a proporcionar a la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (*Bureau of Customs and Border Protection*; en lo sucesivo, CBP) el acceso electrónico a los datos del PNR⁷.

En junio de 2002, la Comisión europea informó a las autoridades de Estados Unidos que tales requisitos podrían entrar en conflicto con la legislación comunitaria y de los Estados miembros relativa a la protección de datos, así como con determinadas disposiciones del Reglamento relativo a los sistemas informatizados de reserva (SIR)⁸. Los problemas de

⁵ Este Grupo de Trabajo se creó en virtud del artículo 29 de la Directiva 95/46/CE. Es un órgano de carácter consultivo independiente de la UE, que se pronuncia sobre los temas vinculados a la protección de los datos y la vida privada. Sus tareas se definen en el artículo 30 de la Directiva 95/46/CE y en el artículo 14 de la Directiva 97/66/CE.

⁶ Para un estudio detallado sobre el tema, en lo relativo a la protección de datos, véase Nino, Michelle: “The protection of personal data in the fight against terrorism. New perspectives of PNR European Union instruments in the light of the Treaty of Lisbon”, *Utrecht Law Review*, Volume 6, Issue 1, January 2010, pp. 62-85, disponible en <http://www.utrechtlawreview.org>

⁷ Cfr. Aviation and Transportation Security Act (ATSA), 19 November 2001 (Public Law 107-71, 107th Congress, 49 USC Section 44909(c) (3) (2001)); y en 2002, the US passed legislation concerning border security (Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act of 2002 (EBSV), 5 May 2002).

⁸ Reglamento (CEE) n. 2299/89 del Consejo, de 24 de julio de 1989, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva, Diario Oficial de la UE. n. L 220, 29.07.1989, p. 1, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n. 323/1999 del Consejo, de 8 de febrero de 1999, Diario Oficial de la UE, n. L 40, 13.2.1999, p. 1.

compatibilidad entre la legislación de EE.UU. y las normas comunitarias de protección de intimidad de las personas fueron planteadas principalmente por el GT29⁹, el Parlamento Europeo¹⁰ y la Comisión Europea.

La Comisión Europea, de acuerdo con el artículo 25 de la Directiva 95/46, está facultada para evaluar si la transferencia de datos personales a un tercer país garantiza un nivel adecuado de protección de dichos datos en virtud de la legislación comunitaria. Al realizar el examen de los antecedentes, la Comisión mostró su preocupación por la invasión de la legislación estadounidense y su capacidad potencial para limitar la privacidad de los individuos. Se informó a las autoridades de EE UU de que la ley que exigía a las compañías aéreas la entrega de los datos consignados en el PNR podría violar algunas normas comunitarias importantes en materia de protección de datos personales y los sistemas informatizados de reserva. Las autoridades estadounidenses aplazaron la entrada en vigor de los nuevos requisitos impuestos a las aerolíneas, pero finalmente se negaron a renunciar a la imposición de sanciones a las compañías que no los cumplieran después del 5 de marzo de 2003, lo que provocó que varias compañías aéreas de la Unión Europea permitieran el acceso a sus PNR desde entonces¹¹.

El 18 de febrero de 2003, la Comisión Europea y el Gobierno de Estados Unidos hicieron pública una declaración conjunta en la que recordaban su interés común en combatir el terrorismo¹². Asimismo, con objeto de que la Comisión pudiera adoptar una decisión con arreglo al artículo 25 (6) de la Directiva 95/46/CE, relativa a la protección de datos, en la que se reconozca el carácter adecuado de la protección ofrecida a los datos transmitidos, la CBP suscribió unos compromisos (*undertakings*) en los que se obligaba a proporcionar una protección adecuada al tratamiento de los datos del registro de nombre de pasajeros¹³.

⁹ Cfr. Dictamen 10/2001 de 14 de diciembre 2001, del Grupo de Trabajo del artículo 29, sobre la necesidad de un enfoque equilibrado en la lucha contra el terrorismo y los Dictámenes 6/2002 del Grupo de Trabajo del artículo 29, relativo a la transmisión de listas de pasajeros y otros datos de compañías aéreas a los Estados Unidos, de fecha 24.10.2002; y Dictamen 4/2003 relativo al nivel de protección garantizado en los EE.UU. para la transferencia de datos de pasajeros, de fecha 13.6.2003, ambos disponibles en: https://www.agpd.es/portalwebAGPD/canaldocumentacion/docu_grupo_trabajo/wp29/common/B.2.62-cp--wp66---APIS.pdf [fecha de consulta: 5.11.2010].

¹⁰ Cfr. Resolución del Parlamento Europeo sobre la transmisión de datos personales por las compañías aéreas en los vuelos transatlánticos, P5_TA(2003)0097, de fecha 13.03.2003, publicado en Diario Oficial de la UE, n. C 061 E, 10.03.2004, p. 381-384; y la Resolución del Parlamento Europeo sobre la transmisión de datos personales por las compañías aéreas en los vuelos transatlánticos: estado de las negociaciones con los EE UU P5_TA(2003)0429, de fecha 9.10.2003, publicada en el Diario Oficial de la UE, n. C 81 E/105, 31.03.2004.

¹¹ Cfr. Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo - Transferencia de datos de los registros de nombres de los pasajeros (PNR): un enfoque global de la Unión Europea, COM(2003) 826 final, de fecha 16.12.2003

¹² Ídem.

¹³ Estos "Compromisos" (*undertakings*) fueron suscritos por la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza del Departamento de Seguridad Nacional (CBP) con fecha 11.05.2004.

Las negociaciones tuvieron por objeto acercar a las normas comunitarias la utilización y protección de los datos de los PNR por parte de Estados Unidos. En dos resoluciones, de 13 de marzo de 2003 y de 9 de octubre de 2003, el Parlamento Europeo pidió a la Comisión que tomase una serie de medidas relativas a la transferencia de datos de PNR a Estados Unidos con el fin de garantizar que se tuviesen en cuenta las preocupaciones europeas respecto a la protección de datos¹⁴.

La Comisión coincidía con el Parlamento Europeo en que resultaba necesario encontrar urgentemente una solución a los problemas derivados de la solicitud de datos de PNR de terceros países y en particular de Estados Unidos¹⁵. Dicha solución debía ser sólida desde el punto de vista jurídico, y tenía que garantizar la protección de los datos personales y la intimidad de los ciudadanos, pero asimismo su seguridad física; estar firmemente ligada a la necesidad de combatir el terrorismo y la delincuencia organizada internacional; poner fin a la incertidumbre jurídica de las compañías aéreas de Europa y del resto del mundo; así como facilitar los viajes con fines legítimos.

En estas circunstancias, se celebran los acuerdos que pasamos a analizar.

Acuerdo UE-EE UU sobre PNR de 2004, bajo la Directiva 95/46/CE

El primer acuerdo suscrito por la Unión Europea con Estados Unidos de Norteamérica sobre PNR tuvo como base jurídica el artículo 25 la Directiva 95/46/CE¹⁶. Este artículo, recoge los requisitos para autorizar la transferencia internacional de datos personales desde los Estados miembros de la Unión Europea a terceros países, que sólo podrá tener lugar si "(...) el tercer país de que se trate garantice un nivel adecuado de protección"¹⁷. Por tanto, la adecuación del nivel de protección constituye un requisito *sine qua non* para que un tercer país

¹⁴ Cfr. Resolución del Parlamento Europeo sobre la transmisión de datos personales por las compañías aéreas en los vuelos transatlánticos, P5_TA(2003)0097, de fecha 13.3.2003. Publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. C 061 E, 10.03.2004, p. 381-384; y la Resolución del Parlamento Europeo sobre la transmisión de datos personales por las compañías aéreas en los vuelos transatlánticos: estado de las negociaciones con los EE.UU., P5_TA(2003)0429, de fecha 9.10.2003, publicada en el *Diario Oficial de la UE*, n. C 81 E/105, 31.03.2004.

¹⁵ El 16 de diciembre de 2003, la Comisión publicó la Comunicación al Consejo y al Parlamento sobre la Transferencia de datos de los registros de nombres de los pasajeros (PNR): un enfoque global de la Unión Europea, con el objetivo de establecer los elementos de un enfoque global de la UE en materia de PNR, pedía un marco legal seguro para las transferencias PNR al Departamento de Seguridad Interior de los EE.UU. (*Department of Homeland Security*) y la adopción de una política interior sobre los PNR. En la Comunicación COM(2003) 826 también propugnaba el desarrollo de un sistema de transmisión *push* de las transferencias de datos por las compañías aéreas y una iniciativa internacional sobre las transferencias de datos PNR que realiza la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), disponible online: <http://eur-lex.europa.eu/Result.do?idReq=2&page=1> [fecha consulta: 6.11.2010].

¹⁶ Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de datos de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos, publicada en el *Diario Oficial de la CE*, n. L 281, 23.11.1995. Esta Directiva ha sido modificada por el Reglamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, publicada en el *D. O. de la UE*, n. L 284, 31.10.2003, p. 1.

¹⁷ Artículo. 25.1, de la Directiva 95/46/CE, *supra* nota 16.

pueda ser destinatario de datos obtenidos en la Unión Europea. La Comisión Europea es la facultada para examinar el nivel de protección ofrecido por un tercer país, tomando en cuenta varias circunstancias sobre los datos que se evalúan, decidiendo si un país tercero garantiza un nivel adecuado de protección necesario para la transferencia de los datos personales.¹⁸

El 11 de mayo de 2004, el Servicio de aduanas y protección de fronteras de los Estados Unidos publicó unos "compromisos" (*Undertakings*) donde aclara y define las condiciones bajo las cuales se realizaría la transferencia de datos de pasajeros PNR a las autoridades americanas, garantizando que dicha operación se haría respetando los principios comunitarios relativos al derecho a la intimidad de las personas¹⁹. Ello permitió que el 14 de mayo de 2004, la Comisión, mediante la Decisión 2004/535/CE²⁰, considerara que la CBP garantizaba "un nivel adecuado de protección de datos de los PNR transferidos desde la Comunidad relativos a los vuelos hacia o desde los Estados Unidos"²¹. En virtud de esta decisión sobre la adecuación, el 17 de mayo de 2004, por la Decisión 496/2004 del Consejo de la Unión Europea se aprobó la celebración de un acuerdo entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos sobre el tratamiento y la transferencia de los datos PNR por las compañías aéreas al CBP Estados Unidos²². Por último, el 28 de mayo de 2004 los Estados Unidos y la Comunidad Europea firmaron el acuerdo definitivo que entró en vigor en la fecha de su firma²³.

Según el acuerdo, el procesamiento y el tratamiento por parte del CBP de los datos personales del PNR se regía por la legislación de EE UU²⁴, lo que fue criticado tanto por el Parlamento Europeo como por el Supervisor Europeo de Protección de Datos y el GT29, ya que el acuerdo omitía los principios comunitarios esenciales relativos a la protección de datos, y en particular los principios de limitación de la finalidad y proporcionalidad²⁵.

¹⁸ *Ibidem*, 25.2. El procedimiento se encuentra regulado en el artículo con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 31.2 de la Directiva 95/46/CE.

¹⁹ Publicado en: Federal Register, Vol. 69, n. 131, Friday, July 9, 2004 / Notices. Disponible en <http://www.statewatch.org/news/2004/jul/PNR-Federal-REG-undertakings.pdf> [fecha de consulta: 8.11.2010]

²⁰ Decisión de la Comisión 2004/535/CE, de 14 de mayo de 2004, relativa al carácter adecuado de la protección de los datos personales incluidos en los registros de nombres de los pasajeros que se transfieren al Servicio de aduanas y protección de fronteras de los Estados Unidos (*Bureau of Customs and Border Protection*). Publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. L 235, 6.07.2004.

²¹ *Cfr.* artículo 1 de la Decisión de la Comisión 2004/535/CE, *supra* nota n. 20.

²² Decisión del Consejo 2004/496/CE, de 17 de mayo de 2004, relativa a la celebración de un acuerdo entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América sobre el tratamiento y la transferencia de los datos de los expedientes de los pasajeros por las compañías aéreas al Departamento de Seguridad Nacional, Oficina de Aduanas y Protección de fronteras, de los Estados Unidos. Publicada en el *Diario Oficial de la UE*, n. L 183, 20.05.2004, p. 83.

²³ Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América sobre el tratamiento y la transferencia de datos PNR por las compañías aéreas al Departamento de Seguridad Nacional, Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza. Publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. L 142M, 20.05.2004, p. 50.

²⁴ Decisión de la Comisión 2004/535/EC, *supra* note 20, párrafo 1.

²⁵ Al respecto véase: Nino, Michael, *ob. cit.*, *supra* nota n. 6, pp. 71-71, y la bibliografía citada por la autora.

En cuanto a los fines, el Acuerdo permitía que los datos del PNR pudieran ser utilizados por el CBP, a fin de “prevenir y combatir: 1) terrorismo y delitos conexos; 2) otros delitos graves, incluida la delincuencia organizada, 3) la fuga de orden de arresto o detención por esos delitos los crímenes”²⁶. La redacción de la categoría 2) era tan vaga que podía incluir actividades delictivas no relacionadas con los actos terroristas y, por tanto, la transmisión de datos no autorizados, lo que atentaría contra el principio de limitación de objetivos o finalidades.

Respecto a los datos que se podían transferir, la lista incluía 34 elementos. Si bien hubo una reducción cuantitativa (el esquema original incluía 38 datos) el número y la cantidad de datos a transferir se mantuvo muy amplio, por lo que la transferencia no podía calificarse de suficiente y pertinente de acuerdo con los principios consagrados en el artículo 6 de la Directiva 95/46/CE²⁷. El acuerdo permitía la retención de los datos del PNR por tres años y seis meses, un tiempo excesivo y que no cumple con el principio de proporcionalidad.

El método de la transferencia elegido fue el sistema *pull*, según el cual las autoridades de los EE UU podrían acceder al sistema de reservas de la compañía aérea y copiar los datos requeridos en su propia base de datos²⁸. Esta técnica se prefirió al sistema de protección *push*, por el cual las compañías aéreas transmiten los datos PNR requeridos a la base de datos de la autoridad requirente, es decir, la compañía aérea transmite los datos al tercer país, sin permitir el acceso de éstos directamente a sus bases de datos.²⁹

La Sentencia del Tribunal Europeo de Justicia que anula los acuerdos

El 27 de julio de 2004, el Parlamento Europeo, con el apoyo del Supervisor Europeo de Protección de Datos, interpuso dos recursos ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (asunto C-317/2004 y C-318/2004) que se acumularon posteriormente, con el fin de solicitar la anulación de la Decisión 2004/496/CE relativa a la celebración del acuerdo entre la UE y EE UU sobre transferencia de datos del PNR a la CPB y la Decisión 2004/535/CE sobre el carácter adecuado de la protección por parte de la CPB.

En su sentencia de 30 de mayo de 2006, el TJCE anuló ambas decisiones, la primera del Consejo y la segunda de la Comisión³⁰. En sus argumentos, que recogían gran parte de las

²⁶ Cfr. Considerando (15) de la Decisión de la Comisión 2004/535/CE, *supra* nota 20.

²⁷ En el mismo sentido, véase el Dictamen 4/2003, *supra* nota 9, pp. 6-7.

²⁸ Acuerdo 2004, *supra* nota 23, párrafo 1.

²⁹ Una definición similar se puede encontrar en la Comunicación de la Comisión COM(2010) 492 final, de fecha 21.09.2010, sobre el enfoque global de las transferencias de datos de los registros de nombres de los pasajeros (PNR) a los terceros países, p. 2.

³⁰ Sentencia del Tribunal de Justicia, en los asuntos acumulados C-317/04 y C-318/04, “Parlamento Europeo/Consejo de la Unión Europea y Parlamento Europeo/Comisión de las Comunidades Europeas”, de fecha 30.05.2006. El texto íntegro se encuentra en el sitio de Internet del Tribunal de Justicia:

<http://curia.eu.int/jurisp/cgi-in/form.pl?lang=ES&Submit=rechercher&numaff=C-317/04 et C-318/04>. Para un análisis de la sentencia véase González, L.: “El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas

conclusiones del Abogado General Léger,³¹ señala que “(...) la transferencia de los datos de los PNR al CBP constituye un tratamiento que tiene por objeto la seguridad pública y las actividades del Estado en materia penal”³². Desarrollando el punto, indica que si bien es correcto que los datos del PNR sean recogidos inicialmente por las compañías aéreas en el marco de una actividad comprendida en el ámbito del Derecho comunitario (venta de un billete de avión), también lo es que el tratamiento de los datos contemplado en la decisión de adecuación tiene una naturaleza distinta. “En efecto (...) el tratamiento de datos a que se refiere esta Decisión no es necesario para la realización de una prestación de servicios, sino que se considera necesario para salvaguardar la seguridad pública y para fines represivos”³³. En la misma línea, la sentencia señaló que en el caso Lindqvist el Tribunal declaró “que las actividades que se mencionan como ejemplos en el artículo 3, apartado 2, primer guión de la Directiva (95/46/CE) son, en todos los casos, actividades propias del Estado o de las autoridades estatales y ajenas a las esfera de actividades de los particulares”³⁴. agregando que “no obstante, de ello no se desprende que, debido al hecho de que los datos de los PNR sean recogidos por operadores privados con fines mercantiles y de que sean éstos quienes organizan su transferencia a un Estado tercero, dicha transferencia no esté incluida en el ámbito de aplicación de la citada disposición. En efecto, esta transferencia se inserta en un marco creado por los poderes públicos y cuyo objetivo es proteger la seguridad pública”³⁵. A nuestro juicio, ésta es la aportación más relevante de la sentencia, ya que utiliza como criterio diferenciador para determinar la legislación aplicable, la finalidad y el uso que se da a los datos sin importar si éstos en su origen fueron recogidos con un propósito distinto.

Sobre la Decisión 2004/496, el Tribunal señala que “el artículo 95 CE en relación con el artículo 25 de la Directiva (95/46/CE) no puede constituir la base de la competencia de la

anula el Acuerdo entre la Comunidad Europea y los EE.UU. para la transmisión de los datos sobre los pasajeros por las compañías aéreas”, *Revista Española de Derecho Europeo*, n. 20 (2006), pp. 557-576; y G. Gilmore *et al.*, “Court of Justice: Joined Cases C-317/04 and C-318/04, European Parliament v. Council and Commission”, 2007, *Common Market Law Review*, n. 4, pp. 1081-1099. Asimismo puede consultarse: Rodríguez-Vergara Díaz, Ángel: “Derechos fundamentales, lucha antiterrorista y espacio europeo de libertad, seguridad y justicia (de nuevo en torno a las listas antiterroristas y la intimidad de los usuarios de líneas aéreas)”, *Revista de Derecho de la Unión Europea*, n. 10. 1er semestre 2006, pp.223-229; Oró Martínez, Cristian; “La anulación de la transferencia de datos personales de los pasajeros aéreos a los Estados Unidos. Comentario de la sentencia del TJCE de 30 de mayo de 2006, C-317/04 y C-318/04, Parlamento Europeo contra Consejo de la Unión Europea y Parlamento Europeo contra Comisión de las Comunidades Europeas”, *Revista General de Derecho Europeo*, n. 11, 2006, Iustel, edición electrónica.

³¹ Véase las Conclusiones del Abogado General Léger, de fecha 22 noviembre de 2005. El texto íntegro de las conclusiones se puede encontrar en el sitio de Internet del Tribunal de Justicia <http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=es>

³² Cfr. el apartado n. 56 de la Sentencia del TJCE, supra n. 30.

³³ *Ibidem*, apartado n. 57.

³⁴ Cfr. apartado 43, de la sentencia del TJCE, de fecha 6 de noviembre de 2003 (Asunto C-101/01-Bodil Lindqvist).

³⁵ Cfr. apartado 58 de la sentencia en estudio, supra n. 30.

Comunidad para celebrar el Acuerdo³⁶. Ello porque los tratamientos de datos a que se refiere no están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva.

Se ha criticado la sentencia del Tribunal de Justicia, por centrar su atención en aspectos de procedimiento, tales como el ámbito de aplicación de la Directiva 95/46 y la competencia de la Comunidad para celebrar un acuerdo de una zona específica con arreglo al artículo 95 TCE, sin pronunciarse sobre otros temas, tanto sustantivos como de procedimiento importantes, propuestos por el Parlamento Europeo en su demanda y examinados por el Abogado General Léger, tales como los efectos de las resoluciones impugnadas en el ejercicio del derecho a la intimidad de las personas³⁷. También se criticó que la sentencia del Tribunal de Justicia ha dado lugar a la anulación del acuerdo y, por lo tanto, a la eliminación de los efectos negativos sobre el derecho a la intimidad derivados de la aplicación de dicho acuerdo, pero no contribuyó a garantizar la seguridad jurídica a largo plazo, ya que no se llegó a una solución definitiva y clara de los problemas planteados por el acuerdo³⁸.

El acuerdo provisional de 2006

En octubre de 2006, después de concluidas las negociaciones entre la Comisión y los Estados Unidos, el Consejo de la UE aprobó un acuerdo provisional entre la Unión Europea y los EE UU sobre tratamiento y transferencia de datos del PNR desde la Unión Europea a las autoridades de EE UU³⁹. Este acuerdo sustituyó al de 2004 y expiró el 31 de julio de 2007 para ser sustituido por un acuerdo definitivo.⁴⁰

Entre las principales características de este acuerdo provisional podemos mencionar la ampliación de las autoridades norteamericanas habilitadas para el tratamiento de los datos del PNR. A diferencia del acuerdo anterior, en el que solo se permitía el acceso al Servicio de Aduanas y Protección de Fronteras (Bureau of Customs and Border Protection), este acuerdo permite el acceso a los datos a otras Agencias del Departamento de Seguridad del Territorio Nacional (Department of Homeland Security), como lo son la Autoridad de Inmigración y Aduanas de los Estados Unidos (U.S. Immigration and Customs Enforcement) y la Oficina del Secretario (Office of the Secretary), así como a los organismos de apoyo directo a estas

³⁶ *Ibidem*, apartado 68.

³⁷ En el mismo sentido véase Nino, Michele. *ob. cit.*, *supra* n. 6, pp. 73-74.

³⁸ *Ídem*.

³⁹ Decisión 2006/729/PESC/JAI del Consejo, de 16 de octubre de 2006, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, de un Acuerdo entre la Unión Europea y los Estados Unidos de América sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por las compañías aéreas al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos. Publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. L 298, 27.10.2006, p. 27-28.

⁴⁰ Acuerdo entre la Unión Europea y los Estados Unidos de América sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por las compañías aéreas al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos. Hecho en Luxemburgo, el 16 de octubre de 2006, y en Washington, el 19 de octubre de 2006. Publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. L 298, 27.10.2006, p. 29-31.

Agencias⁴¹. El acuerdo mantiene el sistema de transmisión de datos (pull) que permite a las autoridades norteamericanas acceder electrónicamente a los datos del PNR disponibles en el sistema de reservas de las compañías aéreas y copiar los mismos en su propia base de datos.⁴²

El nuevo acuerdo no contenía una indicación precisa de los datos del PNR que serían objeto del tratamiento y la transferencia. Por otra parte, establecía que el tratamiento y la transferencia de datos se haría “teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones de los Estados Unidos”⁴³ y sólo se refería al artículo 6, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea sobre el respeto de los derechos fundamentales y, en particular, el derecho conexo relativo a la protección de los datos personales⁴⁴.

La indefinición de los datos del PNR que se transfieren, el mantenimiento de un método de transferencia de datos más susceptible a poner en peligro la protección de la intimidad y la expansión de las entidades facultadas para tener acceso directo a los datos del PNR conservados por las compañías aéreas, muestran que las normas del acuerdo de 2006, por ser menos precisas y detalladas que las del acuerdo de 2004, permitían mas abusos y violaciones de los derechos de las personas.

El Acuerdo definitivo de 2007 entre la UE y Estados Unidos sobre transferencia de datos del PNR

Mediante su Decisión de 23 de julio de 2007, el Consejo de la Unión Europea aprobó la celebración de un nuevo acuerdo sobre tratamiento y transferencia de datos PNR, que sustituye al acuerdo provisional celebrado en 2006⁴⁵. Su contenido consiste en el propio documento y una carta de EE UU a la UE donde se explican las modalidades de almacenamiento, uso y transferencia de datos PNR por parte del Departamento de Seguridad del Territorio Nacional (*Department of Homeland Security*)⁴⁶.

Respecto a los fines de las transferencia, el Título I de la carta señala que las autoridades de EE UU pueden utilizar los datos del PNR “con el propósito de prevenir y

⁴¹ *Ídem*, párrafo 2.

⁴² *Ibidem*, párrafo 4.

⁴³ *Ídem*.

⁴⁴ *Ibidem*, párrafo 5.

⁴⁵ Decisión 2007/551/PESC/JAI del Consejo, de 23 de julio de 2007, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, de un Acuerdo entre la Unión Europea y los Estados Unidos de América sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por las compañías aéreas al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos. Publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. L 204, 4.08.2007, p. 16-17.

⁴⁶ Acuerdo entre la Unión Europea y los Estados Unidos de América sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por las compañías aéreas al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos (Acuerdo PNR 2007), *supra* nota n. 1.

combatir: 1) el terrorismo y los delitos asociados, 2) otros graves delitos de carácter transnacional, incluida la delincuencia organizada, y 3) la fuga en caso de orden de arresto o pena de reclusión por los delitos anteriormente mencionados”.⁴⁷ Además, las autoridades norteamericanas pueden utilizar y procesar los datos del PNR con el fin de proteger “los intereses vitales del interesado o de otras personas, o en todo procedimiento judicial penal, o cuando lo exija la ley”⁴⁸. Como acertadamente ha señalado el Grupo del artículo 29, “los fines que justifican la transferencia de datos, incluidas las numerosas excepciones, no están lo suficientemente especificados y sobrepasan los contemplados por la normativa sobre protección de datos”⁴⁹. Por otra parte, el acuerdo no establece definiciones “en cuanto al significado de los delitos vinculados al terrorismo y los delitos graves de carácter transnacional, incluida la delincuencia organizada, lo que deja un gran margen a la interpretación”⁵⁰. La vaguedad de los fines indicados puede legitimar un uso generalizado de los datos del PNR, que no cumplan con la limitación de la finalidad y calidad de los datos y los principios de proporcionalidad. El hecho de que los datos PNR también pueden ser utilizados en cualquier procedimiento judicial penal, o según lo requiera la ley de EE UU es preocupante, ya las autoridades norteamericanas podrían decidir el uso y tratamiento de datos de los PNR para otros delitos menos graves que el terrorismo o la delincuencia organizada, poniendo en riesgo varios derechos fundamentales, entre ellos, el derecho a la privacidad.

En cuanto a los elementos de datos que se transfieren, del Acuerdo de 2007 reduce la cantidad de datos a 19⁵¹. Es decir, hay una disminución cuantitativa respecto del Acuerdo de 2004, que incluía 34 elementos. No obstante, esta reducción no implica una menor afectación del derecho a la intimidad, ya que cualitativamente la variedad de los datos transmisibles aumenta⁵². También se permite, en un caso excepcional, que las autoridades de EE UU puedan acceder y utilizar los datos sensibles (que indiquen el origen racial o étnico, las opiniones políticas, las convicciones religiosas o filosóficas, la pertenencia a un sindicato o el estado de salud o la vida sexual del viajero), actividad que fue excluida en el marco del Acuerdo de 2004.⁵³ En consecuencia, se critica que la cantidad de información que las

⁴⁷ Cfr., el Título I, de la Carta del DHS enviada al Consejo, *supra* nota n. 1. La cita corresponde a una traducción realizada por los autores, que se puede contrastar con versión original en inglés, disponible en <http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/pnr-2007agreement-usltrtoeu.pdf> [fecha de consulta: 11.11.2010].

⁴⁸ Ídem.

⁴⁹ Dictamen 5/2007 del Grupo de Trabajo del artículo 29, relativo al nuevo Acuerdo entre la Unión Europea y los Estados Unidos de América sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por parte de las compañías aéreas al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos, celebrado en julio de 2007.

⁵⁰ Ídem.

⁵¹ Véase el Título III de la Carta anexa al Acuerdo PNR 2007, *supra* nota 1.

⁵² En este sentido, véase la Resolución del Parlamento Europeo, de 12 de julio de 2007, sobre el acuerdo PNR con los Estados Unidos de América. Publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. C 175 E, 10.07.2008, p. 564, punto 18.

⁵³ La forma, plazo y condiciones de acceso a los datos sensibles se regula en el Título III de la Carta de los EE UU a la UE, anexa al Acuerdo de 2007, *supra* nota 1.

autoridades de EE UU pueden obtener y procesar es muy amplia y no es proporcional a los objetivos perseguidos por el acuerdo.

Respecto de las autoridades norteamericanas autorizadas para la recepción y tratamiento de los datos del PNR, ha habido un incremento. El Acuerdo de 2004 identificaba un número limitado de organismos dentro de Seguridad Nacional que tenían derecho a recibir los datos del PNR. En cambio, el Acuerdo de 2007 establece que el DHS puede procesar los datos PNR que reciba de la Unión Europea, de tal modo que no identifica expresamente a los organismos específicos facultados para acceder a los datos del PNR, ampliando de manera general y desproporcionada las entidades con derecho a tener acceso a datos personales de los pasajeros⁵⁴.

En cuanto al tiempo de retención de los datos, éste se ha ampliado de tres años y medio (Acuerdo de 2004) a 15 años en el Acuerdo de 2007. Los datos se conservan durante siete años en una base de datos activa y, posteriormente, se trasladan a una base de datos inactiva por el resto del periodo⁵⁵. Este tiempo de retención de datos parece desproporcionada y excesiva en relación con los fines a alcanzar y puede plantear problemas con el cumplimiento de los principios comunitarios de proporcionalidad y limitación de los fines, así como con el artículo 8 de la CEDH⁵⁶.

En lo relativo al método de transferencia de datos, el Acuerdo de 2007 ha sustituido el sistema o método de transferencia *pull*, previsto por el Acuerdo de 2004 por el sistema *push*⁵⁷. De esta manera, las autoridades de EE UU no tienen acceso directo a los datos del PNR, sino que reciben la información de las compañías aéreas. Sin embargo, el Acuerdo establece que el sistema de *pull* se mantiene en vigencia en caso de que las compañías aéreas no puedan aplicar el sistema de *push*⁵⁸. La utilización el sistema *push* es uno de los aspectos positivos del nuevo acuerdo, ya que permite un mejor control de las autoridades de EE UU por parte de las autoridades europeas y reduce los riesgos de invasión excesiva a la privacidad de los pasajeros. Sin embargo, la posible coexistencia de ambos sistemas no sólo puede legitimar posibles violaciones del derecho de los pasajeros aéreos a la intimidad, sino también podría causar una "distorsión de la competencia entre compañías aéreas de la UE"⁵⁹.

En cuanto a la ley aplicable al tratamiento y transferencia de los datos personales desde la Unión Europea a los Estados Unidos, el Acuerdo de 2007 los somete exclusivamente a las leyes de EE UU. Según el Acuerdo, el DHS puede procesar y utilizar los datos del PNR, "de conformidad con las leyes de EEUU"⁶⁰, y la UE no puede "interferir con las relaciones entre

⁵⁴ Véase el Título II de la Carta de los EE UU a la UE, anexo al Acuerdo de 2007, *supra* nota 1.

⁵⁵ *Ibidem*, Título VII.

⁵⁶ Al respecto véase la Resolución del Parlamento Europeo de 12.07.2007, *supra* nota 52, punto 18.

⁵⁷ *Cfr.* Título VIII de la Carta de los EE UU a la UE, anexo al Acuerdo de 2007, *supra* nota 71.

⁵⁸ *Ídem*.

⁵⁹ Al respecto véase el punto 8 de la Resolución del Parlamento Europeo de 12.07.2007, *supra* nota 52.

⁶⁰ Véase el párrafo 3 del Acuerdo PNR de 2007, *supra* nota 1.

Estados Unidos y terceros países para el intercambio de información a los pasajeros por razones de protección de datos⁶¹. Se ha señalado que la dependencia de la Unión Europea sobre las leyes de EE UU constituye una señal peligrosa, ya que no existe un marco legal de carácter general en los EE UU que establezca criterios generales aplicables a todo tipo de tratamiento de datos personales⁶². El acuerdo no tiene plenamente en cuenta la existencia de contradicciones entre el Derecho comunitario y las leyes de EE.UU. sobre el tratamiento de datos personales, lo que podría poner en peligro el ejercicio de los distintos derechos protegidos por la Unión.

En resumen, el Acuerdo de 2007, aunque formalmente reduce el número de datos transmisibles, permite adoptar el sistema *push* de transmisión de datos, y establece un sistema de revisión periódica desde su implementación, lo cierto es que establece una serie de limitaciones mayores al derecho a la privacidad en general y a la protección de datos en particular, que el Acuerdo de 2004, aunque no cumplen con las normas comunitarias sobre el derecho a la privacidad⁶³. Por tanto, es necesario que el acuerdo sea modificado y se establezca una definición más clara respecto de los propósitos que se persiga; una evaluación coherente y adecuada de los datos que se transfieren; una identificación clara de las autoridades facultadas para recibir los datos; una aplicación uniforme del sistema *push*, y realizar una referencia clara y vinculante a los principios comunitarios en materia de derecho a la intimidad.

El Acuerdo de 2005 sobre la transferencia de los datos API/PNR entre la Unión Europea y Canadá

El acuerdo entre la Unión Europea y Canadá sobre los datos API/PNR constituye otro de los grandes convenios internacionales suscritos por la Unión sobre transferencia internacional de datos del PNR a terceros países por razones de seguridad⁶⁴. Durante el proceso de elaboración, la propuesta de acuerdo fue objeto de algunas observaciones por parte del GT29, donde se señalaba que algunas de sus disposiciones atentaban contra la privacidad y la protección de los datos personales⁶⁵. Tras las negociaciones entre la Unión Europea y representantes de Canadá, las autoridades canadienses cumplieron con los requisitos

⁶¹ *Ibidem*, párrafo 6.

⁶² En el mismo sentido, véase Nino, Michele, *ob. cit.* y bibliografía citada por la autora, *supra* nota 6, p. 77.

⁶³ *Ídem*.

⁶⁴ Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Canadá, firmado en Luxemburgo el 3 de octubre de 2005, sobre el tratamiento de datos procedentes del sistema de información anticipada sobre pasajeros y de los expedientes de pasajeros, publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. L 82, 21.03.2006, p. 14-19, y en vigor desde el 22.3.2006.

⁶⁵ Dictamen 3/2004, del Grupo del Trabajo del artículo 29, sobre el nivel de protección garantizado por Canadá para la transmisión de datos de pasajeros y de la Información Avanzada de Pasajeros de las compañías aéreas, WP 88, de fecha 11.02.2004, disponible en línea en su versión en inglés:

http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2004/wp88_en.pdf [fecha de consulta: 16.11.2010]

impuestos por la Unión Europea, modificándose la propuesta original y estableciendo compromisos al respecto.

El acuerdo establece que la transferencia y el tratamiento de los datos personales API/PNR provenientes de la Unión Europea estarán regulados por las condiciones establecidas en los "Compromisos"⁶⁶ de la Agencia de Servicios de Fronteras de Canadá (*Canada Border Services Agency*, en adelante CBSA), en relación con la aplicación de su programa sobre el PNR, así como por la legislación nacional canadiense sobre la materia. Por tanto, el fundamento jurídico para el tratamiento de los datos personales API/PNR con fines represivos por parte de Canadá lo encontramos en su propia legislación y en los compromisos pactados sobre la materia con la Unión Europea⁶⁷. En cuanto al método de transferencia de datos se refiere, se ha adoptado el sistema *push* mediante la creación de un Sistema de Información sobre Pasajeros, denominado PAXIS, por medio del cual las compañías aéreas envían a la CBSA los datos de la API y del PNR⁶⁸. Este sistema debería de permitir menos abusos y un control de mayor calidad sobre el flujo de datos personales de los pasajeros aéreos, con la consiguiente protección de la privacidad, ya que serán las compañías aéreas quienes transferirán los datos, no estando obligadas a permitir que las autoridades canadienses tengan acceso directo a los mismos.

En cuanto a los datos que deben recopilarse y enviarse a la CBSA, el acuerdo contiene una lista de 25 elementos⁶⁹. Esto constituye un avance respecto de los acuerdos suscritos con Estados Unidos, como ha reconocido el Parlamento Europeo, ya que por una parte excluye la transmisión de datos sensibles, cumpliendo así con el artículo 8 de la Directiva 95/46, y por otra evita la transferencia general de datos personales⁷⁰. También es positiva la exclusión de la transmisión de "categorías abiertas" de los datos, ya que "estas categorías pueden generar confusión o resultar engañosas respecto a aspectos sensibles de la conducta de los pasajeros

⁶⁶ Véase la Decisión de la Comisión 2006/253/CE, de 6 de septiembre de 2005, relativa al carácter adecuado de la protección de los datos personales incluidos en los registros de nombres de los pasajeros (Passenger Name Records, PNR) que se transfieren a la Canada Border Services Agency (Agencia de Servicios de Fronteras de Canadá) y el Anexo, con los Compromisos de la Agencia Canadiense de Servicios Fronterizos en relación con la aplicación de su Programa de PNR. Publicado en el Diario Oficial de la UE, n. L 91 de 29.03.2006

⁶⁷ El Anexo a la Decisión de la Comisión 2006/253/CE, señala que el derecho de la CBSA a obtener y recopilar dicha información se halla en el apartado 107.1 de la Ley de Aduanas (Customs Act) y en los Reglamentos (sobre aduanas) relativos a la información de los pasajeros [Passenger Information (Customs) Regulations] adoptados con arreglo a la misma, y en el apartado 148.1.d) de la Ley de protección de la inmigración y los refugiados (Immigration and Refugee Protection Act) y en el Reglamento 269 de los Reglamentos de protección de la inmigración y los refugiados (Regulation 269 of the Immigration and Refugee Protection Regulations) adoptado con arreglo a dicha normativa.

⁶⁸ Véase el punto 7 de los Acuerdos, supra nota 64.

⁶⁹ Cfr. Anexo A del la Decisión de la Comisión 2006/253/EC, supra nota 66.

⁷⁰ Informe Final A6-0226/2005, del Parlamento Europeo, sobre la propuesta de Decisión del Consejo relativa a la celebración de un Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Canadá sobre el tratamiento de datos procedentes del sistema de información anticipada sobre pasajeros (API) y de los expedientes de los pasajeros (PNR) (COM(2005)0200 – C6-0184/2005 – 2005/0095(CNS)), de 4.07.2005, disponible en: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=//EP//NONSGML+REPORT+A6-2005-0226+0+DOC+PDF+V0//ES> [fecha de consulta: 18.11.2010]

y de las personas que los acompañan⁷¹. En la misma línea, el GT29⁷² y el SEPD⁷³ han acogido con satisfacción la lista de datos del PNR que se transfieren en virtud del acuerdo, no obstante haber expresado algunas dudas compartidas.

En cuanto al tiempo de retención de datos, los compromisos de establecer un período de 3 años y medio para los datos personales relativos a una persona que no sea objeto de una investigación en Canadá⁷⁴. No obstante, si la persona es objeto de una investigación en Canadá por alguno de los motivos contemplados en el acuerdo, este plazo se ampliará a 6 años⁷⁵. Estos términos parecen cumplir con los principios de proporcionalidad y calidad de los datos previstos por el Derecho comunitario.

En cuanto a las transferencias posteriores de datos a otras autoridades canadienses o a terceros países, los compromisos establecen que sólo permiten la transferencia de una cantidad mínima de datos en casos específicos relacionados con el terrorismo o con delitos relacionados con el terrorismo, como también que sólo se compartirán con un país objeto de una decisión de idoneidad con arreglo a la Directiva (95/46/CE) o incluido por ella⁷⁶. La forma como se encuentra regulado este punto constituye un avance significativo, ya que establece las materias, formas y circunstancias en que se pueden dar dichas transferencias posteriores. Lo mismo creemos sobre la exigencia de que el país que recibe la información asegure un nivel adecuado de protección del derecho a la intimidad, factor clave para garantizar que el flujo de información transferida respete dicho derecho.

El Acuerdo entre Canadá y la Unión Europea sobre la transferencia de datos API /PNR se acogió de manera positiva, ya que protege la privacidad de los pasajeros de mejor manera que los Acuerdos UE-EEUU lo hace. Ello obedece a diversas razones. En primer lugar, Canadá cuenta con un sistema legislativo de protección de la privacidad y los datos de carácter personal que constituye una condición esencial para cualquier injerencia sobre el derecho a la

⁷¹ *Ibidem.*, p. 10.

⁷² Dictamen 1/2005, del Grupo de Trabajo del artículo 29, sobre el nivel de protección garantizado por Canadá para la transmisión del PNR e información previa sobre pasajeros procedente de las compañías aéreas, aprobado por el Grupo el 19 de enero de 2005, p. 4.

⁷³ Dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos sobre la propuesta de decisión del Consejo relativa a la celebración de un Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Canadá sobre el tratamiento de datos procedentes del sistema de información anticipada sobre pasajeros (API) y de los expedientes de los pasajeros (PNR) (COM(2005) 200 final). Publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. C 218 de 6.09.2005, p. 6. Disponible en:

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2005:218:0006:0010:ES:PDF>

⁷⁴ Véase el apartado 8 de los Compromisos, *supra* nota 63.

⁷⁵ *Ibidem*, apartado 9.

⁷⁶ *Ibidem.*, apartados 2-15 (sobre transferencias posteriores a otros organismos canadienses) y apartados 16-19 (sobre transferencias posteriores a otros países).

intimidad⁷⁷. Asimismo, cuenta con una autoridad independiente (el Comisario de Datos) similar al sistema europeo previsto por la Directiva 95/46 y el artículo 286 TCE⁷⁸. La Ley de protección del derecho a la intimidad de Canadá otorga a las personas físicas los derechos de acceso, rectificación y oposición respecto a toda información personal que les ataña, derechos que se extienden a las personas cuyos datos son transferidos en virtud de los Compromisos suscritos⁷⁹.

No obstante lo anterior, también se han formulado observaciones al acuerdo, que deberían ser recogidas en el momento de la renovación o renegociación de un nuevo acuerdo⁸⁰. En primer lugar, el nuevo convenio debería establecer una definición más acabada de los fines para los que se permite la transferencia de los datos personales de los pasajeros. La Sección 2 permite la transferencia de los datos relativos a personas que tengan "relación con el terrorismo o delitos relacionados con el terrorismo u otros delitos graves, incluida la delincuencia organizada, cuando tengan carácter transnacional"⁸¹. Sobre este punto, se han pronunciado tanto el GT29 como el SEPD. El primero ha señalado que los fines están bien definidos y "guarda una clara relación con la lucha contra los actos terroristas"⁸². En la misma línea el SEPD ha señalado que "esta limitación de los fines, en sí misma, no infringe lo dispuesto en la Directiva, ni los principios subyacentes en la misma"⁸³. No obstante, algunos autores señalan que el término "delito grave" es tan vago que permite a la CBSA utilizar y procesar los datos para fines no propiamente relacionados con el terrorismo⁸⁴. Como se puede apreciar, son las mismas críticas que se formularon a los acuerdos con Estados Unidos, por lo que creemos debe ser un punto a estudiar con mayor detenimiento de cara a la renovación o suscripción de nuevos acuerdos sobre transferencia internacional de datos API/PNR con fines de prevención/represión de actos terroristas.

⁷⁷ En el sistema europeo, esta exigencia constituye la condición esencial presente tanto en el artículo 8 de la Carta Europea de Derechos Humanos, como en el artículo 8 del Convenio Europeo de Derechos Humanos (CEDH).

⁷⁸ Véase el Informe Final del Parlamento Europeo A6-0226/2005, *supra* nota 70, p. 10.

⁷⁹ *Ídem*.

⁸⁰ Sobre este punto, véase Nino, Michele. *ob. cit.*, p. 79 y bibliografía citada por la autora.

⁸¹ Véase el apartado 2 de los Compromisos, *supra* nota 63.

⁸² Dictamen 1/2005 del Supervisor Europeo de Protección de Datos, p. 4.

⁸³ *Ibidem*, párrafos 24 y 25.

⁸⁴ Al respecto, véase Nino, Michele. *ob. cit.*, p. 79 y bibliografía citada por la autora.

El Acuerdo de 2008 sobre el PNR entre la Unión Europea y Australia

La Unión Europea también firmó un acuerdo con Australia sobre el tratamiento y transferencia de los datos contenidos en el registro de nombres de los pasajeros (PNR) que gestionan las compañías aéreas a los Servicios de Aduanas de Australia (en adelante, SAA)⁸⁵.

El objeto de este acuerdo son los datos del PNR originados en la UE sobre los pasajeros con destino a Australia, procedentes de ese país o con escala en él.⁸⁶ Según este Acuerdo, la transferencia y tratamiento de datos del PNR de la Unión Europea originados por las compañías aéreas al SAA se rige por la legislación australiana. Respecto del nivel de protección que brinda la legislación australiana a los datos de carácter personal transferidos en virtud del acuerdo, el GT29 señaló que la legislación australiana garantiza un nivel adecuado de protección de la privacidad de las personas, de conformidad con el Derecho comunitario⁸⁷.

En cuanto a la finalidad del tratamiento, el acuerdo señala que éste puede tratar los datos con el fin de prevenir y combatir: "i) el terrorismo y delitos afines al terrorismo; ii) los delitos graves de carácter transnacional, como la delincuencia organizada; iii) la huida ante órdenes judiciales o autos de privación de libertad por los delitos mencionados"⁸⁸. Luego agrega que los datos del PNR también pueden ser tratados por el SAA "cuando sea necesario para la protección de los intereses vitales del titular de los datos o de otras personas"⁸⁹ o "por resolución judicial o en virtud del Derecho australiano"⁹⁰. Así, el SAA está autorizado, en virtud del acuerdo, a tratar y transferir información del PNR para casos no relacionados con la prevención y la lucha contra el terrorismo, lo que atentaría contra el principio de limitación de los fines. Por ello sería recomendable restringir, definir y acotar los fines para los cuales se transfiere los datos del PNR de cara a una próxima renovación del acuerdo, o, por el contrario,

⁸⁵ Acuerdo entre la Unión Europea y Australia sobre el tratamiento y la transferencia de datos, generados en la Unión Europea, del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por las compañías aéreas a los Servicios de Aduanas de Australia. Publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. L 213, 8.08.2008, p. 49-57. Disponible en:

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:213:0049:0057:ES:PDF>

⁸⁶ *Ibidem*, apartado 1 del Anexo.

⁸⁷ Dictamen 1/2004 del Grupo de Trabajo del artículo 29, sobre el nivel de protección garantizado por Australia en la transmisión de datos del registro de nombres de pasajeros de las compañías aéreas, adoptado el 16 de enero de 2004, pp. 13-15. Disponible en:

http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2004/wp85_es.pdf [fecha de consulta: 23.11.2010].

⁸⁸ Artículo 5.1 del Acuerdo sobre PNR entre la UE y Australia, *supra nota* 85.

⁸⁹ *Ibidem*., artículo 5.2.

⁹⁰ *Ibidem*., artículo 5.3.

suscribir un acuerdo más amplio que abarque y regule la transferencia internacional de datos personales en el marco de la cooperación policial y judicial⁹¹.

Respecto al tiempo de retención de datos, el Acuerdo establece que “las Aduanas conservarán los datos del PNR generados en la UE un máximo de tres años y medio desde la fecha en que los hayan recibido, y una vez transcurrido ese plazo los datos podrán quedar archivados dos años más”⁹². En principio, un plazo de retención de datos de 5 años y medio podría considerarse adecuado; no obstante, el problema es la falta de especificación clara sobre los fines para los cuales se retienen los datos, lo que no permite realizar un juicio adecuado de proporcionalidad en relación al tiempo de retención establecido en el acuerdo⁹³.

En cuanto a la transmisión a terceros, el acuerdo autoriza al SAA a “comunicar” los datos del PNR tanto dentro del Gobierno de Australia como a terceros países. En el primer caso, se prevé que el Servicio de Aduanas australiano puede transferir los datos del PNR sólo a determinados departamentos y agencias del Gobierno australiano cuando sean anónimos⁹⁴. En cuanto a la divulgación a los gobiernos de terceros países se refiere, el acuerdo establece que las aduanas pueden decidir la transferencia de datos PNR a ciertas autoridades gubernamentales de terceros países en un análisis caso por caso⁹⁵. Esta norma no define claramente los criterios y los requisitos para admitir la difusión de los datos del PNR a terceros países, y tampoco hace referencia al criterio de la necesidad de garantizar un adecuado nivel de protección por un tercer Estado. Esto podría dar lugar a abusos por parte del SSA, ya que estaría facultado para infringir el derecho a la protección de datos personales de los pasajeros.

No obstante lo anterior, existen varios aspectos positivos de este acuerdo que vale la pena destacar. En primer lugar, establece un sistema de acceso y rectificación de los datos en favor de las personas afectadas, con independencia de su nacionalidad o país de residencia⁹⁶. Por otra parte, es un sistema que contempla la protección del derecho a la privacidad de los pasajeros, lo que permite a las personas afectadas reclamar. Por último, establece una revisión periódica por las partes que incluye “las garantías sobre protección de los datos y sobre seguridad de los datos, para garantizarse mutuamente la aplicación eficaz del Acuerdo”⁹⁷. Sin

⁹¹ Al respecto véase la Propuesta de Resolución del Parlamento Europeo, de 3.11.2010, sobre el enfoque global de las transferencias de datos de los registros de nombres de los pasajeros (PNR) a terceros países y las Recomendaciones de la Comisión al Consejo para autorizar la apertura de negociaciones para un acuerdo entre la Unión Europea y Australia, Canadá y los Estados Unidos.

⁹² Párrafo 12 del Anexo al Acuerdo, *supra* nota 85.

⁹³ En el mismo sentido véase la letra n) de la Recomendación del Parlamento Europeo, de 22 de octubre de 2008, destinada al Consejo sobre la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y Australia sobre el tratamiento y la transferencia de datos, generados en la Unión Europea, del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por las compañías aéreas a los Servicios de Aduanas de Australia (2008/2187(INI)).

⁹⁴ *Cfr.* párrafos 2-5 del Anexo al Acuerdo UE-Australia sobre el PNR, *supra* nota 85.

⁹⁵ *Ibidem.*, párrafo 6.

⁹⁶ Artículo 7 del Acuerdo UE-Australia sobre el PNR, *supra* nota 85.

⁹⁷ *Ibidem.*, artículo 9.

embargo, como también se ha recordado por el Parlamento Europeo, el acuerdo no prevé un plazo preciso para esta revisión.⁹⁸

La propuesta para la creación de un PNR europeo

En noviembre de 2007, el Consejo presentó una Propuesta de Decisión marco sobre utilización de datos del PNR con fines represivos (en adelante, la propuesta)⁹⁹. Ésta tenía por objeto armonizar las disposiciones de los Estados miembros relativas a la obligación de las compañías aéreas, que ofrecen vuelos hacia o desde la Unión Europea, de transmitir los datos PNR a las autoridades competentes con el fin de prevenir los atentados terroristas, la delincuencia organizada y luchar contra ellos¹⁰⁰.

Es esencial establecer criterios generales que armonicen la legislación de los Estados miembros, ya que actualmente en la UE el Reino Unido dispone de un sistema PNR en funcionamiento y otros Estados miembros han adoptado la legislación pertinente o están probando la utilización de datos PNR¹⁰¹. En este sentido, la iniciativa que comentamos es bienvenida; no obstante, se ha criticado la propuesta por contener disposiciones muy similares al Acuerdo UE-EE.UU sobre PNR, y por pretender un uso extensivo de los datos del PNR, ya que dichas medidas se aplicarían a todos los pasajeros con la finalidad de “realizar evaluaciones del riesgo que presentan las personas, obtener información analítica y establecer relaciones entre personas conocidas y desconocidas”, independientemente de que “se estén investigando o no”¹⁰²,

La propuesta hace referencia a las disposiciones previstas en la Directiva 2004/82/CE sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de la API a las autoridades competentes¹⁰³. De acuerdo con la propuesta, la recogida de datos de los PNR es una herramienta mucho más eficaz en la lucha contra el terrorismo internacional que la recogida de datos de la API, ya que permitiría con una mayor anticipación “proceder a evaluaciones del riesgo que puedan entrañar las personas, obtener información y establecer vínculos entre personas conocidas y desconocidas”¹⁰⁴. Las autoridades comunitarias responsables de la

⁹⁸ Letra I) de la Recomendación del Parlamento Europeo de 22 de octubre 2008.

⁹⁹ Propuesta de Decisión marco del Consejo sobre utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (*Passenger Name Record*-PNR) con fines represivos. COM(2007) 654 final, de fecha 6.11.2007.

¹⁰⁰ *Ibidem.*, p. 7.

¹⁰¹ Comunicación de la Comisión COM(2010) 492 final, *supra* nota n. 29, p. 3.

¹⁰² Cfr. Dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos, acerca de la propuesta de Decisión marco del Consejo sobre utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (*Passenger Name Record*-PNR) con fines represivos, publicado en el *Diario Oficial de la UE*, n. C 110, 1.05.2008, p. 1-15.

¹⁰³ Propuesta de Decisión marco, *supra* nota 99, p. 3.

¹⁰⁴ *Ídem.*

protección de datos consideran que la forma en que la propuesta está actualmente redactada no sólo es desproporcionada, sino que también puede violar principios fundamentales de normas reconocidas en materia de protección de datos recogidas en el artículo 8 del Convenio Europeo sobre Derechos Humanos y del Convenio 108 del Consejo de Europa¹⁰⁵.

En cuanto a las autoridades encargadas del tratamiento (recogida, análisis, evaluación y transmisión de los datos del PNR), la propuesta establece un sistema descentralizado en virtud del cual las compañías aéreas están obligadas a la transferencia de datos PNR a las Unidades de Información sobre Pasajeros (UIP), que serán designadas por cada Estado miembro¹⁰⁶. Este sistema descentralizado, “desde un punto de vista de la protección de datos, podría resultar ser un planteamiento mejor, pero también ocasionar niveles de protección de datos y sistemas técnicos divergentes en los distintos Estados miembros”¹⁰⁷. Cada Estado miembro debe elaborar una lista indicando cuales son las autoridades competentes facultadas para recibir datos PNR de las UIP y tratar dichos datos¹⁰⁸. Sólo estas autoridades podrán ser las responsables de prevenir o combatir los delitos de terrorismo y la delincuencia organizada¹⁰⁹.

Respecto del tipo de información que se transfiere, la propuesta establece 19 elementos. El número y la naturaleza de los datos del PNR que se transfieren de acuerdo con la propuesta son prácticamente los mismos que los datos señalados en el Acuerdo UE-Estados Unidos de Norteamérica (2007), por lo que se han hecho extensivas las críticas formuladas a éste, en el sentido de que la transferencia de tal número de elementos da a las autoridades competentes de control poderes amplios de vigilancia sobre la vida privada de las personas, sin que se haya explicado y probado hasta ahora por qué son necesarios tantos elementos¹¹⁰.

Sobre el método de transferencia de la información, la propuesta plantea como regla general el método *push*; no obstante, cuando la compañía aérea no posea la arquitectura técnica necesaria para utilizar este método, deberán permitir que la UIP, o el intermediario designado con arreglo al artículo 6, extraiga los datos de sus bases con el método *pull*. Las autoridades de Protección de Datos de la UE están de acuerdo con la implantación de este sistema, pero advierten que “no está claro cómo podrá cada UIP tratar con todas las compañías establecidas fuera de la UE que todavía no disponen de medios técnicos para transferir (*push*) los datos, con lo que hay que extraerlos (*pull*) a partir de muchos sistemas distintos”. También plantean sus dudas sobre “cómo obtener datos de compañías que no

¹⁰⁵ Dictamen conjunto del Grupo de Trabajo del artículo 29 y del Grupo de Trabajo Policía y Justicia, sobre la propuesta de Decisión marco del Consejo relativa al uso del registro de nombres de los pasajeros (*Passenger Name Record*-PNR) a efectos de la aplicación de la ley, presentado por la Comisión el 6 de noviembre de 2007.

¹⁰⁶ Artículo 3 de la propuesta de Decisión marco, supra nota 99, pp. 14-15.

¹⁰⁷ Dictamen conjunto del Grupo de Trabajo del artículo 29 y del Grupo de Trabajo Policía y Justicia, supra nota 105, p. 7.

¹⁰⁸ Artículo 4.1 de la Propuesta de Decisión marco, supra nota 99.

¹⁰⁹ *Ibidem.*, artículo 4.2.

¹¹⁰ Dictamen conjunto del Grupo de Trabajo del artículo 29 y del Grupo de Trabajo Policía y Justicia, supra nota 122, p. 10; y Dictamen SEPD supra nota 105, p. 12.

operan con sistemas de reserva electrónicos". Por último, señalan que "habrá que resolver también cuestiones de aplicación de la ley, cuando haya que extraer los datos y la compañía aérea de un tercer país no acepte que la UIP de un Estado miembro acceda a dichos datos"¹¹¹.

Respecto de las transferencias de datos del PNR hacia terceros países, la propuesta las permite bajo una doble condición: por una parte, que las autoridades del tercer país solamente utilicen los datos a efectos de prevención y lucha contra delitos de terrorismo y delincuencia organizada, y por otra que no transfieran los datos a otro tercer país sin el consentimiento expreso del Estado miembro transmisor¹¹². Además, establece como garantías que este tipo de transferencias está sujeto a la Decisión marco relativa a la protección de datos personales tratados en el marco de la cooperación policial y judicial en materia penal y que la transferencia debe cumplir las disposiciones de la legislación nacional del Estado miembro de que se trate y las de cualesquiera acuerdos internacionales aplicables¹¹³. Tanto las Autoridades de Protección de Datos europeas como el SEPD han criticado la propuesta en materia de transferencias internacional de datos a terceros países, entre otros motivos por no especificar las condiciones bajo las cuales un Estado miembro puede expresar su consentimiento y no hacer referencia a la necesidad de que el tercer país debe asegurar un nivel adecuado de protección¹¹⁴.

Respecto del periodo de conservación de los datos, la propuesta establece, en su artículo 9, que se mantengan en una base de datos en la Unidad de Información sobre Pasajeros durante un período de cinco años, luego del cual los datos se mantendrán por otro período adicional de ocho años, para ser utilizados en caso de circunstancias excepcionales en respuesta a una amenaza o riesgo específico y real, relacionado con la prevención y lucha contra los delitos de terrorismo y la delincuencia organizada. Este plazo de 13 años, muy cercano al término de 15 años previsto en el Acuerdo UE-EE.UU, nos parece excesivo y desproporcionado, afectando sensiblemente el derecho a la intimidad de las personas.

Evalutando la propuesta en su conjunto, queremos destacar positivamente algunos aspectos de la misma. En primer lugar, es un avance el intento de armonizar la legislación de los Estados miembros de la UE relativa a la transferencia de datos PNR, ya que por esta vía se refuerza la certeza de la ley y se garantiza el Estado de derecho. También es destacable la especificación de los fines para los cuales se utilizarán los datos del PNR, limitándolos a la prevención y lucha contra el terrorismo y la delincuencia organizada. La propuesta, establece una preferencia por un método *push* de transmisión de los datos, que brinda la posibilidad de un mayor control de los mismos. Por último, queremos destacar la exclusión de los datos sensibles dentro de los datos del PNR a transmitir. No obstante, también se deben de señalar muchos aspectos negativos de la propuesta, que se resumen en las dudas sobre la eficacia,

¹¹¹ Dictamen conjunto del Grupo de Trabajo del artículo 29 y del Grupo de Trabajo Policía y Justicia, *supra* nota 105, p. 8.

¹¹² Artículo 8 de la Propuesta de Decisión marco, *supra* nota 99, p. 19

¹¹³ *Ídem*.

¹¹⁴ Dictamen conjunto del Grupo de Trabajo del artículo 29 y del Grupo de Trabajo Policía y Justicia, *supra* nota 122, p. 9; y Dictamen SEPD *supra* nota 105, pp. 10-11.

proporcionalidad y necesidad de las medidas previstas; la cantidad excesiva de elementos de datos a tratar, enumerados en el Anexo I; la desproporción en el período de conservación de los datos (13 años); y la vulneración de ciertos derechos fundamentales, en particular el artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

Para finalizar, consideramos necesario avanzar hacia un acuerdo global de transferencia de datos personales para fines preventivos y represivos en el ámbito de la cooperación policial y judicial en materia penal. En esta línea se encuentra la propuesta de Resolución del Parlamento Europeo sobre enfoque global del PNR y la subscripción de un nuevo acuerdo entre la UE y EE UU, Australia y Canadá

Bibliografía seleccionada

- Blas, F.: 2009, "Transferencias Internacionales de Datos, Perspectiva Española de la Necesaria Búsqueda de Estándares Globales", *Revista Derecho del Estado*, n. 23, diciembre, pp. 37-66.
- De Hert, P.; Bellanova, R.: 2011, "Transatlantic Cooperation on Travelers' Data Processing: From Sorting Countries to Sorting Individuals", Migration Policy Institute, Washington, D.C., pp. 1-26, disponible online: <http://www.migrationpolicy.org/pubs/dataprocessing-2011.pdf>
- Geoffroy, G.: 2009, "Rapport fait au nom de la Commission Chargée des Affaires Européennes (1) sur la proposition de décision cadre du Conseil relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (Passenger Name record, PNR) à des fins répressives (COM [2007] 654 final E 3697), París, Assemblée Nationale.
- Gilmore, G.: 2007, "Court of Justice: Joined Cases C-317/04 and C-318/04, European Parliament v. Council and Commission", *Common Market Law Review*, n. 4, pp.1081-1099.
- González Vaqué, L.: 2006, "El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas anula el Acuerdo entre la Comunidad Europea y los EE UU para la transmisión de los datos sobre los pasajeros por las compañías aéreas", *Revista Española de Derecho Europeo*, n. 20, pp. 557-576.
- Manny, C.: 2003, La Intimidad de la Unión Europea y la seguridad de los Estados Unidos: la tensión entre la ley europea de protección de datos y los esfuerzos por parte de Estados Unidos por utilizar los datos sobre pasajeros aéreos para luchar contra el terrorismo y otros delitos", *Cuadernos de Derecho Público*, n. 19-20, mayo-diciembre, pp.145-178.
- NINO, M.: 2010, "The protection of personal data in the fight against terrorism New perspectives of PNR European Union instruments in the light of the Treaty of Lisbon", *Utrecht Law Review*, Volume 6, Issue 1 (January), pp. 62-85.
- Oró Martínez, C.: 2006, "La anulación de la transferencia de datos personales de los pasajeros aéreos a los Estados Unidos. Comentario de la sentencia del TJCE de 30 de mayo de 2006, C-317/04 y C-318/04, Parlamento Europeo contra Consejo de la Unión Europea y Parlamento Europeo contra Comisión de las Comunidades Europeas", *Revista General de Derecho Europeo*, n. 11, disponible online: http://www.iustel.com/v2/revistas/detalle_revista.asp?id_noticia=405717&d=1
- Rodríguez-Vergara Díaz, Á.: 2006, "Derechos fundamentales, lucha antiterrorista y espacio europeo de libertad, seguridad y justicia (de nuevo en torno a las listas antiterroristas y la intimidad de los usuarios de líneas aéreas)", *Revista de Derecho de la Unión Europea*, n. 10. 1er semestre 2006. pp. 223-229.



www.icps.cat